

Regionaltangente West, Planfeststellungsabschnitt Nord

# Unterlagen zur Planfeststellung

Maßnahme:

Regionaltangente West

Planfeststellungsabschnitt Nord

## Ergebnisbericht zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung

Stand: 15.12.2017

erstellt für:



RTW Planungsgesellschaft mbH  
Stiftstraße 9-17  
60313 Frankfurt

planerische Bearbeitung:



Sweco GmbH  
Stegemannstraße 5 - 7  
56068 Koblenz

## Inhaltsverzeichnis

1.	Kurzbeschreibung der Regionaltangente West – PfA Nord.....	5
2.	Ablauf der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Nord.....	5
3.	Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Nord .....	6
3.1	Streckenführung / Systemwahl .....	7
3.1.1	Systemwahl und alternative Streckenführungen .....	7
3.1.2	Erweiterungen / Verlängerungen der RTW (u. a. Anbindung Nordwestzentrum) .....	12
3.2	Auswirkungen auf andere ÖPNV-Angebote / Verknüpfungen mit anderen ÖPNV-Angeboten.....	14
3.3	Planrechtfertigung (Wirtschaftlichkeit, konkreter Bedarf, Nutzen-Kosten-Untersuchungen) .....	15
3.4	Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern .....	20
3.5	Verschiedene Detailfragen zur Planung .....	20
3.6	Umweltauswirkungen .....	27
3.6.1	Flächenverbrauch / Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen .....	27
3.6.2	Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und klimatische Auswirkungen.....	29
3.6.3	Schallschutz .....	30
3.6.4	Schutz von Wasserschutzgebieten (Trinkwasserbrunnen).....	31
3.7	Beginn und Durchführung der Baumaßnahmen .....	32
3.8	Betrieb der RTW .....	32
3.9	Verfahrensfragen .....	38
3.10	Sonstiges .....	40

## Abkürzungsverzeichnis

<b>AC</b>	Alternating current (Wechselstrom)
<b>AG</b>	Aktiengesellschaft
<b>BAB</b>	Bundesautobahn
<b>Bf</b>	Bahnhof
<b>BImSchG</b>	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräuschen, Erschütterungen und ähnlichen Vorgängen (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
<b>16. BImSchV</b>	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
<b>41. BImSchV</b>	41. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Bekanntgabeverordnung)
<b>BOStrab</b>	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung)
<b>BT-Drs</b>	Bundestag Drucksachen
<b>BÜ</b>	Bahnübergang
<b>BVerwG</b>	Bundesverwaltungsgericht
<b>cm</b>	Zentimeter
<b>DB</b>	Deutsche Bahn
<b>db(A)</b>	dB = Dezibel; A steht für adjusted (deutsch: „angepasst“); Maßeinheit der absoluten Lautstärke von Schallereignissen
<b>DC</b>	Direct current (Gleichstrom)
<b>EBO</b>	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
<b>EBWU</b>	Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>FKE-Strecke</b>	Frankfurt Königsteiner Eisenbahn
<b>GE</b>	Gewerbegebiet
<b>GG</b>	Grundgesetz
<b>GVFG</b>	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
<b>Hbf</b>	Hauptbahnhof
<b>HTK</b>	Hochtaunuskreis
<b>HVwVfG</b>	Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz
<b>Hessischer VGH</b>	Hessischer Verwaltungsgerichtshof
<b>Km</b>	Kilometer
<b>kV</b>	Kilovolt
<b>m</b>	Meter
<b>Mio.</b>	Millionen
<b>MIV</b>	Motorisierter Individualverkehr

<b>MTZ</b>	Main-Taunus-Zentrum
<b>NKU</b>	Nutzen-Kosten-Untersuchung
<b>ÖPNV</b>	Öffentlicher Personennahverkehr
<b>ÖPNVG</b>	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
<b>PBefG</b>	Personenbeförderungsgesetz
<b>PfA</b>	Planfeststellungsabschnitt
<b>RMV</b>	Rhein-Main-Verkehrsverbund
<b>RNVP</b>	Regionaler Nahverkehrsplan
<b>SO</b>	Schienenoberkante
<b>SPNV</b>	Schienenpersonennahverkehr
<b>V</b>	Volt
<b>VAL-System</b>	Véhicule automatique léger (deutsch: „leichtes automatisches Fahrzeug“)
<b>VwVfG</b>	Verwaltungsverfahrensgesetz
<b>WLAN</b>	wireless local area network (deutsch: „drahtloses, lokales Netzwerk“)
<b>WSG</b>	Wasserschutzgebiet

## **1. Kurzbeschreibung der Regionaltangente West – PfA Nord**

Die Regionaltangente West (RTW) ist eine neue tangentielle Schienenverbindung im Orts- und Nachbarschaftsverkehr der Metropolregion Frankfurt RheinMain zur Verbesserung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs durch die Verbindung der westlichen Stadtteile der Stadt Frankfurt am Main sowie der umliegenden Kreise, Städte und Gemeinden miteinander und untereinander und zur besseren intermodalen Anbindung des Flughafens Frankfurt am Main. Durch diese Funktion der RTW wird die historisch gewachsene Verbindung über den Kopfbahnhof Frankfurt Hauptbahnhof ergänzt, was mittelbar zu einer Entlastung des Hauptbahnhofs und damit des S-Bahntunnels führt.

Geplant ist die Realisierung zweier Linien, die sich im Kernbereich überlagern. Diese beiden Linien sollen zum einen von Bad Homburg und zum anderen von Frankfurt-Praunheim / Gewerbegebiet jeweils über Eschborn, Frankfurt-Höchst, den Flughafen-Regionalbahnhof und Neu-Isenburg Bahnhof, zum einen nach Neu-Isenburg Birkengewann und zum anderen zum Bahnhof Dreieich-Buchsschlag verlaufen. Es ist vorgesehen, dass die beiden Linien jeweils halbstündlich verkehren und sich im Kernabschnitt zwischen Eschborn und Neu-Isenburg Bahnhof zu einem Viertelstundentakt ergänzen.

Linie 1: Bad Homburg – Eschborn – Höchst – Flughafen –  
Neu-Isenburg Birkengewann

Linie 2: Praunheim – Eschborn – Höchst – Flughafen – Dreieich-Buchsschlag

Der ca. 16,6 km lange Abschnitt Nord verläuft von Bad Homburg bzw. vom Gewerbegebiet Praunheim über Eschborn und endet nach der Querung über die Autobahn A66 auf der Gemarkung Frankfurt. Betroffen sind insoweit die Städte Bad Homburg, Oberursel, Steinbach, Frankfurt am Main, Eschborn, Schwalbach am Taunus und die Gemeinde Sulzbach (Taunus).

## **2. Ablauf der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Nord**

Der hessische Gesetzgeber hat, mit Gesetz vom 26.06.2015 in § 25 Abs. 3 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG), die bereits im Bundesrecht vorgesehene Regelung zur sog. frühen Öffentlichkeitsbeteiligung in hessisches Recht übernommen. Danach hat die zuständige Behörde (hier: Regierungspräsidium Darmstadt) darauf hinzuwirken, dass ein Vorhabenträger bei der Planung von Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet. Der betroffenen Öffentlichkeit soll zudem Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden.

Das Ergebnis der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wird in diesem Ergebnisbericht zusammengefasst und nachfolgend auf der Homepage des Vorhabenträgers ([www.rtw-hessen.de](http://www.rtw-hessen.de)) veröffentlicht.

Diese Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt noch vor Einleitung des förmlichen Planfeststellungsverfahrens und dient dazu, das Vorhaben der Öffentlichkeit so frühzeitig bekannt zu machen, dass Einwände und Anregungen aus der Bevölkerung, von Trägern öffentlicher Belange etc. vom Vorhabenträger in seiner Planung noch vor der förmlichen Einleitung des Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt werden können.

Für den Planfeststellungsabschnitt Nord wurde ab dem 27.02.2017 eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne des § 25 Abs. 3 HVwVfG durchgeführt. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung wurde zunächst am 20.02.2017 in den betroffenen Tageszeitungen sowie auf der Homepage des Vorhabenträgers ([www.rtw-hessen.de](http://www.rtw-hessen.de)) öffentlich bekannt gemacht. Die Unterlagen (Erläuterungsbericht mit Plänen als Anlagen) lagen im Zeitraum vom 27.02.2017 bis 03.04.2017 im Rathaus Oberursel öffentlich zur Einsichtnahme aus. Ferner standen die Unterlagen auch auf der Homepage des Vorhabenträgers ([www.rtw-hessen.de](http://www.rtw-hessen.de)) zur Verfügung. Gleichzeitig mit dem Beginn der Auslegung der Unterlagen wurde auf der Homepage des Vorhabenträgers auch die Möglichkeit einer Online-Beteiligung gegeben.

Während der Auslegung der Unterlagen zur Unterrichtung der Öffentlichkeit über das Vorhaben wurde am 27.03.2017 eine Dialog- und Informationsveranstaltung in der Stadthalle Oberursel durchgeführt, innerhalb derer die Planung nochmals vorgestellt und Gelegenheit gegeben wurde, Fragen zu stellen sowie Anmerkungen und Anregungen zu äußern und in einen Dialog mit dem Vorhabenträger bzw. den zuständigen Fachplanern und Gutachtern zu treten.

Der Ergebnisbericht wird nachrichtlich auch den Planfeststellungsunterlagen beigelegt.

### **3. Darstellung der Ergebnisse der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Nord**

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Nord sind verschiedene Fragestellungen, Anregungen und Forderungen an den Vorhabenträger zu den Planungen im PfA Nord herangetragen worden.

Grundsätzlich wurden die Erkenntnisse aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung auf den folgenden Wegen gewonnen:

- aufgeworfene Themenpunkte innerhalb der Dialog- und Informationsveranstaltung vom 27.03.2017,
- schriftlich (Brief oder E-Mail) formulierte Stellungnahmen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung,

- im Rahmen der Online-Beteiligung auf der Homepage der RTW Planungsgemeinschaft mbH (RTW GmbH) gepostete Stellungnahmen.

Die einzelnen Stellungnahmen, Anregungen, Forderungen und Fragen wurden nach Abschluss der Auslage der Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung vom Vorhabenträger geprüft. Nachfolgend werden die verschiedenen Stellungnahmen thematisch mit den wesentlichen Punkten kurz zusammengefasst wiedergegeben und jeweils eine entsprechende Erwiderung gegeben.

Ganz vereinzelt sind auch Stellungnahmen zum Planfeststellungsabschnitt Mitte und Süd (mittlerweile aufgeteilt in Süd 1 und 2) im Zuge der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Planfeststellungsabschnitt Nord eingegangen. Diese wurden nicht in den Ergebnisbericht aufgenommen. Insoweit wird auf die frühen Öffentlichkeitsbeteiligungen zu den übrigen Planfeststellungsabschnitten verwiesen.

### **3.1 Streckenführung / Systemwahl**

#### **3.1.1 Systemwahl und alternative Streckenführungen**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Zum einen wurde mehrfach die Wahl zur Realisierung der RTW als Zweisystem-Bahn hinterfragt, insbesondere warum nicht eine reine Eisenbahn (S-Bahn) errichtet werde.

Für die Streckenführung der RTW wurden zudem mehrere alternative Trassenführungen bzw. Liniengestaltungen vorgeschlagen, die nachfolgend kurz zusammenfassend aufgelistet werden:

- Planung im Bereich des Bahnhofs Bad Homburg: Es wurde insoweit hinterfragt, warum man von dem ursprünglich vorgesehenen Konzept, der Nutzung des westlichen Teils des Gleises 1 für den Halt der RTW („Kopfmachen mit der U2“), wieder Abstand genommen hat. Dass nunmehr die Gleise 2 und 3 durch die RTW angefahren werden sollen, wird als kritisch betrachtet, da diese Gleise bereits heute sehr stark ausgelastet seien;
- Integration der Stadtbahnzentral-Werkstatt, Frankfurt Heerstraße, in den Streckenverlauf mit einem Bedarfshaltepunkt „Stadtbahnzentralwerkstatt“ (benannte Vorteile u. a. Reduzierung von Mehrkosten u. a. durch Mitnutzung der Zentralwerkstatt zur Fahrzeugwartung, geringerer Flächenverbrauch landwirtschaftlicher Flächen, Verkürzung des Streckenverlaufs);

- Führung der Trasse über die bereits bestehenden Verbindungen der S-Bahntrasse, entweder über Rödelheim und den Abzweig Mainzer Landstraße oder über Frankfurt-West und das Gleisvorfeld am Hauptbahnhof Frankfurt;
- Führung der RTW von Bad Soden über die bestehende eingleisige Strecke der „Frankfurt Königsteiner Eisenbahn“ (FKE), heute Hessische Landesbahn, nach Höchst und von dort über Griesheim (DB Betriebshof) Richtung Frankfurt Niederrad und weiter zum Flughafen;
- Mehrfach wurde die sog. „Bauertrasse“ als Alternative für die Streckenführung der RTW vorgeschlagen, die eine Verlegung der Trasse auf Eschborner Gebiet näher an die Autobahn BAB A5 heran vorsieht, womit eine drastische Reduzierung des Verbrauchs landwirtschaftlicher Flächen verbunden sei;
- Führung der RTW in Eschborn auf der Südseite der Elisabethenstraße;
- Kreuzung der Schienen an der Hauptgipfelslach (östlich Eschborn) mit Errichtung eines Umsteigebahnhofs zur S-Bahn Linie S5 an dieser Stelle, anstelle der Realisierung des Abzweigs nach Bad Homburg;
- Die Lage der Haltestelle Eschborn-Ost wurde aufgrund der Entfernung zum Gewerbegebiet bzw. zum heutigen Siedlungsbereich mehrfach hinterfragt und es wurde angefragt, die Trasse – wie in früheren Planungsabsichten – über das Gewerbegebiet Eschborn-Ost zu führen.

Erwiderung:

Der Vorzugstrasse der RTW ist ein intensiver Planungs- und Abwägungsprozess vorausgegangen. Ausgangspunkt der Überlegungen zur Planung und Realisierung der RTW war die Prognose, dass aufgrund des Bevölkerungswachstums in der Stadt Frankfurt am Main und in den umliegenden Gemeinden, Städten und Landkreisen das bestehende Verkehrssystem, das radial über den Frankfurter Hauptbahnhof geführt wird, langfristig den prognostizierten Bedarf nicht abdecken kann. Im Zuge der ersten Überlegungen wurde erkannt, dass aufgrund der (im Vergleich zum Osten von Frankfurt) höheren Besiedlungsdichte und der Lage des Frankfurter Flughafens im Westen der Stadt Frankfurt am Main ein Bedürfnis nach einer umsteigefreien



Direktverbindung der im Norden, Westen und Süden von Frankfurt am Main gelegenen Städte, Gemeinden bzw. Frankfurter Stadtteile besteht. Der Flughafen stellt sich dabei als „Verkehrsmotor“ dar. Diese Prognosen und Erkenntnisse bildeten den Auslöser für den Beginn der Planungen zur RTW.

In einer Studie wurden im Auftrag des RMV und des damaligen Umlandverbandes im Jahr 1996 anhand einer Vielzahl von Kriterien die verschiedenen grundsätzlich denkbaren Systeme – S-Bahn, Stadtbahn, Zweisystem-Stadtbahn, VAL-System – für die Realisierung der RTW untersucht (Systemvarianten). Zusammenfassend ist die Zweisystem-Stadtbahn als das eindeutig am besten geeignete Verkehrssystem ermittelt worden, um die verkehrlichen und verkehrspolitischen Vorhabenziele zu erreichen. Im Einzelnen wird hierzu auf die Darstellungen, die im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung enthalten sind, verwiesen.

Im Rahmen des darauf aufbauenden weiteren Planungsprozesses zur Festlegung der Linienführung der RTW als Zweisystem-Stadtbahn wurden wiederum eine Vielzahl von kleinräumigen und großräumigen Varianten untersucht. Die einzelnen Varianten wurden unter den verschiedenen für eine Variantenbetrachtung maßgeblichen Gesichtspunkten (Zielerreichung, Kosten, Flächenverbrauch, betriebliche Machbarkeit, Beeinträchtigung der Belange Dritter, naturschutzfachliche Belange etc.) im Rahmen verschiedener Studien, Nutzen-Kosten-Untersuchungen (u. a. von 2003 und 2011), Machbarkeitsstudien und im Rahmen der sog. Vorplanung untersucht, ausgewertet und gegenübergestellt. Von der Öffentlichkeit im Rahmen des Planungsprozesses bislang vorgetragene alternative Streckenführungen wurden dabei ebenfalls berücksichtigt. Die untersuchten Varianten und deren Bewertung werden im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen zum PfA Nord im Einzelnen dargestellt.

Zu den vorgeschlagenen alternativen Trassenführungen ist im Einzelnen zusammengefasst Folgendes auszuführen:

### **Bahnhof Bad Homburg**

Die ursprüngliche Variante mit Halt am Gleis 1 (sog. Fürstenbahnsteig) wurde im Rahmen einer Gesamtbetrachtung, u.a. zu Gunsten einer besseren Umsteigemöglichkeit zu den Zügen der S-Bahn und der hessischen Landesbahn verworfen. Bei der ursprünglichen Planung wären entsprechende Umbaumaßnahmen aufgrund der in diesem Fall zusätzlich erforderlichen Treppenanlage sowie für die Schaffung eines behindertengerechten Zugangs zur Erreichung des Bahnsteigs ein Aufzug am Rand des Bahnhofsvorplatzes erforderlich geworden. Der vorhandene Bahnsteig müsste zudem abgebrochen und vollständig neu hergestellt werden, die Gleisanlage zum Bahnsteig wäre größtenteils neu zu errichten. In bautechnischer Hinsicht ist die ursprüngliche Variante daher aufwändiger und teurer im Vergleich zur aktuellen Vorzugsvariante zu beurteilen.

Die Neuplanung wurde im Übrigen auch der Deutschen Bahn vorgestellt, die ihre Zustimmung zu den Planungsmaßnahmen in diesem Bereich gegeben hat. Die betriebliche Machbarkeit der

vorgesehenen Haltesituation der RTW im Bereich des Bahnhofs Bad Homburg wurde zudem im Rahmen einer sog. Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung bestätigt.

### **Integration der Stadtbahn-Zentralwerkstatt**

Der vorgesehene Anschluss an die Bestandsgleise dient auch dazu, im Bedarfsfall die bestehende Zentralwerkstatt in der Heerstraße anfahren zu können. Die zu errichtenden Gleise können perspektivisch für eine spätere Verknüpfung der Verkehre genutzt werden. Das Erfordernis eines Bedarfshaltepunktes wird seitens des Vorhabenträgers nicht gesehen.

### **Sogenannte „Bauertrasse“**

Die sog. "Bauertrasse" wurde im Planungsverlauf eingehend, insbesondere auch mit den vom Flächenverbrauch in dem betreffenden Bereich betroffenen Landwirten, diskutiert. Grundsätzlich ist bei dieser und der Vorzugstrasse der Flächenverbrauch annähernd gleich. Beide Varianten verursachen einen Eingriff in Landschaft und Natur. Die "Bauertrasse" rückt im Vergleich zur Vorzugstrasse zwar näher an die BAB A5 heran, sodass westlich der RTW-Trasse eine größere zusammenhängende landwirtschaftliche Fläche verbleibt. Allerdings kann die verbleibende Restfläche zwischen der Trasse für die RTW und der BAB A5 durch die engere Lage zur Autobahn nach einer Auswertung im Rahmen der von dem Vorhabenträger in Auftrag gegebenen Landwirtschaftlichen Betroffenheitsanalyse nicht mehr wirtschaftlich bearbeitet werden. Die bei der Vorzugstrasse verbleibende Restfläche dagegen kann mit den gängigen landwirtschaftlichen Maschinen weiter bewirtschaftet werden. Daher ist der tatsächliche Verlust an bewirtschaftbarer Ackerfläche bei der "Bauertrasse" deutlich größer. Ein noch näheres Heranrücken der „Bauertrasse“ an die Autobahn zur Minimierung der nicht bewirtschaftbaren Flächen wäre im Übrigen aufgrund der dort verlaufenden, autobahnparallelen Hochspannungsleitung nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich.

Ferner verläuft die „Bauertrasse“ durch ihre Lage weiter östlich als die Vorzugstrasse durch die Wasserschutzzone I und II des Brunnens Nr. 6 des Wasserwerks Praunheim (Trinkwasserbrunnen), sodass der Brunnen aufgegeben und hierfür ein Ersatzbrunnen hergestellt werden müsste. Aufgrund der nicht zu kalkulierenden Risiken in Bezug auf Kosten und Planrechtschaffung durch das Tangieren der WSG I und II sowie der zu erwartenden Ersatzwasserbeschaffungsmaßnahmen wurde die „Bauertrasse“ verworfen. Zumal auch die hierdurch erhoffte Verbesserung in Bezug auf die Betroffenheit der landwirtschaftlichen Belange gerade nicht erzielt werden konnte.

Eine gesamthafte Gegenüberstellung der „Bauertrasse“ und der Vorzugsvariante ist auch Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen zum PfA Nord (Erläuterungsbericht).

### **Kreuzung an der Hauptgipfelslach, Errichtung Umsteigebahnhof**

Ein wesentliches Ziel des Vorhabens Regionaltangente West (RTW) ist die Verbesserung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs durch die umsteigefreie Direktverbindung der westlichen Stadtteile der Stadt Frankfurt am Main sowie der umliegenden Kreise, Städte und Gemeinden miteinander und untereinander und die bessere intermodale Anbindung des Flughafens Frankfurt am Main. Wenn das Ziel der Einwendung der Verzicht auf die RTW-Linie nach Bad Homburg ist, widerspricht diese Variante dem Linienkonzept der RTW, weil eine direkte (umsteigefreie) Verbindung nach Bad Homburg bei einer solchen Lösung nicht möglich ist. Zudem entstünden erhebliche Mehrkosten, die mit der Umsetzung einer solchen Variante verbunden wären.

### **Führung der RTW auf der Südseite der Elisabethenstraße**

Auch bei einer Fortführung der Strecke nach Praunheim auf der Südseite der Elisabethenstraße werden die Ein- und Ausfädelungen an die Strecke nach Bad Homburg auf Eschborner Gemarkung benötigt. In der Summe der Abwägungen (Flächenverbrauch, Kosten etc.) ist die vorgeschlagene alternative Trasse abzulehnen. Die Haltestelle Helfmann-Park / Gewerbegebiet Ost und der weitere Trassenverlauf werden zwingend dadurch vorgegeben, dass der Haltepunkt Eschborn-Süd und die damit verbundene Verknüpfung mit der S3 / S4 erreicht werden muss.

### **Lage der Haltestelle Eschborn-Ost**

Im Sinne einer nachhaltigen Projektierung der RTW wurde die städtebauliche Entwicklung im Bereich rund um den Helfmannpark berücksichtigt und die Lage des Haltepunktes gewählt. Die Anbindung der Haltestelle ist fußläufig über einen bestehenden, befestigten Wirtschaftsweg in wenigen Minuten erreichbar. Eine Anbindung des Eschborner Ostens gestaltet sich technisch und wirtschaftlich schwierig, da für eine Anbindung an die S3 und die S4 nach Westen zurück auf die Südseite gewechselt werden muss. Die Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen würde dadurch ansteigen; zudem würden damit die vorhandenen Trinkwasserbrunnen 7 und 8 des Wasserwerks Praunheim II sowie – bei enger Lage zum Gewerbegebiet – ein Hochspannungsmast berührt werden. In der Weiterführung zum Haltepunkt Eschborn-Süd würde die Trasse den Freizeitpark Unterwiesen zerschneiden. Die Haltestelle Helfmann-Park / Gewerbegebiet Ost und der weitere Trassenverlauf werden dadurch zwingend vorgegeben, dass der Haltepunkt Eschborn-Süd und die damit verbundene Verknüpfung mit der S3 / S4 erreicht werden muss.

### **FKE-Strecke und erweiterte Nutzung der S-Bahntrasse**

Diese großräumigen Varianten wurden ebenfalls untersucht und waren nicht mit den Zielen des RTW-Vorhabens in Einklang zu bringen und wurden deshalb verworfen.

#### **3.1.2 Erweiterungen / Verlängerungen der RTW (u. a. Anbindung Nordwestzentrum)**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Neben alternativen Trassenführungen wurden auch zahlreiche Vorschläge eingereicht, wie die Trasse über den geplanten Trassenverlauf hinaus verlängert / erweitert werden könnte. Konkret benannt wurden folgende Ziele, die zusätzlich angefahren werden sollten bzw. die RTW erweitern könnten:

- Ringschluss um Frankfurt,
- Erschließung des Gewerbegebietes Rödelheim,
- Verlängerung nach Friedrichsdorf,
- Anschluss von Kalbach, Riedberg und Eschersheim,
- Verlängerung nach Wiesbaden,
- Verlängerung nach Bad Vilbel,
- Anbindung an Kronberg,
- Einbeziehung auch des nördlichen Teils des Hochtaunuskreises (Wehrheim, Neu-Anspach, Usingen und Gräfenwiesbach) und darüber hinaus,
- Verlängerung bis Friedberg,
- Anbindung Main-Taunus-Zentrum (MTZ),

Ferner wurde von vielen Personen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung eine Verlängerung der RTW über den Haltepunkt Gewerbegebiet Praunheim hinaus, bis zum Nordwest-Zentrum, wie sie auch im derzeit gültigen Regionalplan / Regionalen Flächennutzungsplan 2010 vorgesehen ist, befürwortet und es wurde hinterfragt, warum diese ursprünglich vorgesehene Anbindung in der derzeitigen Planung nicht enthalten ist.

Als Alternative zu den bisherigen Planungsüberlegungen hinsichtlich einer Anbindung des Nordwestzentrums wurde auch vorgeschlagen, die Trasse von Praunheim parallel zur Autobahn BAB A5 bis hinter Niederursel zu führen, dort an die Rosa-Luxemburg-Straße anzubinden und die Trasse von dort weiter zum Nordwestzentrum zu führen. Als Vorteil dieser Variante

wurde u. a. genannt, dass die Anwohner im Paul-Kornfeld-Weg nicht von zusätzlichem Lärm und Erschütterungen betroffen würden und auch keine teure Unterführung errichtet werden müsste. Ferner würde die bereits jetzt überlastete Einmündung in den Olaf-Palm-Ring hierdurch gelöst.

Sofern eine Anbindung des Nordwestzentrums nicht erfolgen soll, wurde zudem vorgeschlagen, dass dann die Führung der Linie 2 nach Praunheim ebenfalls aufgegeben werden sollte und stattdessen beide Linien der RTW nach Bad Homburg geführt werden sollten, womit eine engere Taktung ermöglicht würde. Von anderer Seite wurde wiederum vorgeschlagen, dass statt die Linie 2 der RTW im Gewerbegebiet Praunheim enden zu lassen, vielmehr einer Verlängerung der U6 bis zum Eschborner Südbahnhof bzw. bis Eschborn Ost sinnvoller sei.

Erwiderung:

### **Allgemeine Erweiterungen der RTW in andere Städte / Kreise**

Die vorstehend in den Aufzählungspunkten aufgeführten vorgeschlagenen Erweiterungen der Infrastruktur liegen nicht innerhalb des Planungsraums der RTW und sind nicht vom Vorhabenziel der RTW umfasst. Entsprechende Verlängerungen bzw. Erweiterungen der RTW werden daher nicht Gegenstand der Planfeststellung zur RTW werden.

### **Anbindung Main-Taunus-Zentrum**

Eine Anbindung des MTZ wurde bereits im Jahr 2010 von dem Vorhabenträger im Rahmen einer Sensitivitätsuntersuchung zur Nutzen-Kosten-Untersuchung untersucht. Die Anbindung des MTZ wird aber aufgrund eines nicht ausreichenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht weiterverfolgt. Die Anbindung hätte einen ca. 3 km längeren Fahrweg für beide Linien der RTW zur Folge, der sowohl Mehrkosten verursacht als auch wegen der längeren Fahrzeit zu Verlusten bei den Fahrgastzahlen führt. Die durch die Anbindung des MTZ zusätzlich gewonnenen Fahrgäste mit Ziel MTZ können diese beiden Nachteile nicht aufwiegen.

### **Anbindung Nordwestzentrum**

Perspektivisch ist die Anbindung des Nordwestzentrums weiterhin vorgesehen. In einem ersten Schritt wird die Trassierung bis zum Haltepunkt Gewerbegebiet Praunheim durchgeplant. Die konkrete Planung für die weitere Trassenführung zur Anbindung des Nordwestzentrums wurde vorerst zurückgestellt, da noch grundsätzliche Abstimmungen zur Streckenführung herbeigeführt werden müssen.

### **3.2 Auswirkungen auf andere ÖPNV-Angebote / Verknüpfungen mit anderen ÖPNV-Angeboten**

#### **Verlängerung U6 zum Parkplatz Taunusblick und nach Steinbach**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Es wurde angefragt, ob eine „kreuzungsfreie“ Querung der U6 in Praunheim auch nach dem Bau der RTW möglich sei, sodass die U6 in Richtung Parkplatz Taunusblick und nach Steinbach verlängert werden könne.

##### Erwiderung:

Sofern mit der Fragestellung auf eine planfreie Kreuzung abgestellt wird, ist dies mit entsprechenden Umbaumaßnahmen technisch möglich. Ggf. ist auch eine plangleiche Kreuzung möglich.

#### **Auswirkung auf die S8**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde ferner die Befürchtung vorgetragen, dass es infolge der Realisierung der RTW schon aus Kapazitätsgründen der Bestandskorridore der Eisenbahn zu einer Ausdünnung auf der Linie S8 aus Richtung Hanau kommend zum Flughafen kommen werde.

##### Erwiderung:

Das Angebot auf den bestehenden Verbindungen orientiert sich grundsätzlich an der Nachfrage. Der Fahrplan ist entsprechend gestaltet und liegt in der Hoheit des RMV. Die Auswirkungen des neuen Angebots durch die RTW sind im Rahmen der NKU auf bestehende ÖPNV-Verbindungen untersucht worden. Es ist üblich, regelmäßig die Angebots- und Nachfragesituation auf den einzelnen Verbindungen zu überprüfen und daraus abgeleitet, ein fahrgastfreundliches und wirtschaftliches Gesamtangebot zu gestalten. Nach der durchgeführten NKU wäre die Nachfrage des zwischen dem Frankfurter Hauptbahnhof und dem Flughafen fahrenden Zuges der S8 ("Flughafenshuttle") zu überprüfen, wenn die RTW realisiert ist, da davon ausgegangen werden kann, dass die Fahrgäste der S5, S3, S4 und S1, S2 dann mit der RTW den direkten Weg zum Flughafen nehmen und nicht mehr über den Hauptbahnhof fahren. Die Bestellung der Verkehre und die Entscheidung über die Einstellung anderer Linien obliegt allerdings nicht der RTW GmbH, sondern dem RMV.

## **Ausdünnung des Taktes der S5**

### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Mehrfach wurde ein möglicher Einfluss der RTW auf die Taktung der S5 erfragt. Es gibt die Befürchtung, dass es nach Fertigstellung der RTW zur Ausdünnung auf der Strecke der S5 kommen könnte.

### Erwiderung:

Dies ist nach Kenntnis des Vorhabenträgers nicht vorgesehen und wurde auch nicht im Rahmen der Untersuchung der Auswirkungen der RTW hinsichtlich der Verlagerungen innerhalb des ÖPNV in der angefertigten Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2011 prognostiziert. Darüber hinaus wird auf die vorstehende Erwiderung verwiesen.

## **3.3 Planrechtfertigung (Wirtschaftlichkeit, konkreter Bedarf, Nutzen-Kosten-Untersuchungen)**

### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Mehrere Stellungnahmen haben sich auch mit verschiedenen Gesichtspunkten beschäftigt, die jeweils die sog. Planrechtfertigung eines Fachplanungsvorhabens betreffen (siehe zu diesem Begriff sogleich).

Zum einen wurde teilweise in Frage gestellt, ob die RTW in ihrer Ausgestaltung überhaupt den Bedarf decken kann.

Insoweit wurde ausgeführt, dass die neu zu bauenden Streckenabschnitte kaum neue Siedlungsgebiete erschließen würden und scheinbar planlos durch den Grüngürtel verlaufen. Zudem wurde in Zweifel gezogen, ob die RTW den City-Tunnel überhaupt entlasten könne, da andere Verkehrsströme bedient würden. Dies würde nur Nutzer der S3 / S4 zwischen Eschborn und Neu-Isenburg betreffen.

Der konkrete Bedarf für die Realisierung der RTW wurde auch unter Hinweis auf bereits bestehende Busverbindungen (Buslinie 58, die zwischen Eschborn, Höchst und dem Flughafen verkehrt, sowie der Schnellbus X17 von Hofheim am Taunus über Hattersheim zum Flughafen), die ggf. auch mit geringfügigen Maßnahmen angepasst werden könnten, in Zweifel gezogen. Auch wenn teilweise die Reisezeiten etwas länger seien als mit der RTW, sei vor allem zu beachten, dass keine neue Trasse mit den vielfältigen Eingriffen (u. a. Flächenverbrauch, Kosten) hergestellt werden müsse.

Angezweifelt wurde ferner die Wirtschaftlichkeit der RTW. Da die Maßnahmen zu teuer seien, könne der Nutzen-Kosten-Faktor nicht positiv ausgefallen sein. Der ursprünglich in der NKU von

2003 errechnete Nutzen-Kosten-Faktor von 1,14 sei für die Annahme der Wirtschaftlichkeit der RTW zu niedrig. Unabhängig von den Bau- und Planungskosten sei die RTW aber auch bezogen auf die spätere Betriebsphase nicht rentabel, sodass zu erwarten sei, dass eine ständige Bezuschussung aus öffentlichen Geldern, also letztlich aus Steuergeldern, erfolgen müsse. Des Weiteren führe der Rückgang in der Verkehrsnachfrage bei anderen öffentlichen Verkehrsmitteln infolge der Realisierung der RTW zu entsprechenden Einnahmeverlusten, wobei auch ungeklärt sei, wer diese Verluste im Ergebnis zu tragen hat, bzw. insoweit seien Preissteigerungen beim RMV zu erwarten.

Insoweit wurde auch die Finanzierbarkeit der RTW in Frage gestellt, da unter Hinweis auf das Auslaufen der GVFG-Bundesmittel nach 2025 und der Überbelegung der bis dahin noch bereitgestellten Mittel durch andere Projekte ungewiss sei, ob Fördermittel vom Bund bzw. dem Land Hessen zur Realisierung der RTW zur Verfügung stehen werden.

#### Erwiderung:

Fachplanungsvorhaben wie u. a. Schieneninfrastrukturvorhaben können nur dann planfestgestellt werden, wenn für sie eine sog. Planrechtfertigung besteht. Dies ist dann der Fall, wenn das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis, sondern vielmehr schon dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des jeweils einschlägigen Fachplanungsrechts (hier: den Zielen des PBefG) entspricht (sog. fachplanerische Zielkonformität). Erforderlich hierfür ist, dass entsprechend den Zielen des Fachplanungsrechts für die RTW ein konkreter Bedarf besteht und dass sich das Vorhaben auch für die Verwirklichung dieser Ziele eignet (vgl. hierzu u. a. Hessischer VGH, Urteil vom 18.03.2008 – 2 C 1092/06.T zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG)). Darüber hinaus dürfen einem Vorhaben auch keine finanziell unüberwindbaren Schranken entgegenstehen (Finanzierbarkeit).

Die Planrechtfertigung für die RTW ist nach den vorstehend genannten Gesichtspunkten gegeben.

#### Zielkonformität der RTW / konkreter Bedarf:

Der Planfeststellungsabschnitt Nord entspricht den Zielen, die das für das Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 28, 29 maßgebliche PBefG festlegt. Danach dient der öffentliche Personennahverkehr im Sinne des PBefG dazu, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen (§ 8 Abs. 1 Satz 1 PBefG). Zu berücksichtigen ist dabei auch eine etwaige Ausweisung in einem Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG). Diese allgemeine Zielbestimmung des ÖPNV durch das PBefG wird durch die in dem ÖPNVG normierten Ziele und allgemeinen Anforderungen konkretisiert. Danach ist der öffentliche Personennahverkehr Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist leistungsfähig und effizient zu gestalten (§ 3



Satz 1 und Satz 3 ÖPNVG). Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten (§ 4 Abs. 1 ÖPNVG). Wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs sind eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit u. a. sowie ausreichende Kapazitäten (§ 4 Abs. 2 ÖPNVG) (vgl. VGH Kassel, Urteil vom 18.03.2008 – 2 C 1092/06.T).

Die RTW geht mit den Zielen dieser beiden für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs maßgeblichen Gesetze konform. Die RTW wurde insbesondere vom RMV aufgrund des positiven Ergebnisses der Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2003 in den Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) 2004 - 2009 des RMV aufgenommen. Die RTW wurde auch wieder in den Nahverkehrsplan von 2013 aufgenommen. Er bildet die fachliche Grundlage für die Entwicklung des regionalen öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet und umfasst den Zeithorizont bis 2020.

Wie u. a. auch bereits in dem Erläuterungsbericht zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Nord dargelegt wurde, ist es gerade das Ziel der RTW im Sinne des PBefG und des ÖPNVG, durch die erstmalige Herstellung umsteigefreier Direktverbindungen der westlichen Stadtteile der Stadt Frankfurt am Main sowie der umliegenden Kreise, Städte und Gemeinden miteinander und untereinander und zur besseren intermodalen Anbindung des Flughafens Frankfurt am Main, den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr im Ballungsraum Frankfurt zu verbessern und die insoweit bestehende prognostizierte Verkehrsnachfrage zu bedienen. Es geht bei der RTW dabei weniger um die erstmalige Erschließung von Siedlungsgebieten, obwohl auch dies teilweise durch die RTW bewirkt wird, sondern um die erstmalige Schaffung bislang nicht bestehender Schienenverbindungen zwischen den im Norden, Westen und Süden der Stadt Frankfurt gelegenen Stadtteilen der Stadt Frankfurt sowie der Gemeinde, Städte und Kreise. Die RTW verläuft insoweit auch nicht „planlos“ durch den Grüngürtel. Vielmehr wurden im Zuge der Planung der RTW seit Anfang der 90er Jahre eine Vielzahl von Studien und Untersuchungen zur RTW in Auftrag gegeben, die die nunmehr ausgewählte Vorzugsvariante als die im Verhältnis zu den Kosten am besten geeignetste Variante zur Erreichung der vorstehend genannten Ziele ermittelt haben.

Es wurden im Rahmen der durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchung von 2011 im Rahmen des hierfür vorgesehenen Standardisierten Bewertungsverfahrens auch die Verlagerungen innerhalb des Öffentlichen Personennahverkehrs festgestellt. So gehen danach die Querschnittsbelastungen auf der S-Bahn und im Regionalverkehr aufgrund der Einführung der RTW u. a. zwischen Griesheim Bf und Frankfurt Hbf (S-Bahn) um 3.200 Personenfahrten je Werktag, zwischen Frankfurt Höchst und Frankfurt Hbf (SPNV-Regionalverkehr) um 3.000 Personenfahrten je Werktag und zwischen Frankfurt Hbf und Niederrad um 9.600 Personenfahrten je Werktag (S-Bahn: 8.100, SPNV-Regionalverkehr: 1.500) zurück. Dies bedeutet eine abschnittsweise Verbesserung der bereitstehenden Platzkapazitäten in den Zügen. Durch die RTW kann somit eine Entlastung dieser stark frequentierten Abschnitte ermöglicht werden, da „Übereckfahrten“

aus den Bereichen nördlich und westlich von Höchst über Hauptbahnhof zum Flughafen mit der RTW von Höchst aus direkt zum Flughafen herbeigeführt werden. Das bestehende, radial auf den Frankfurter Hauptbahnhof zulaufende Schienenverkehrsnetz kann daher tatsächlich mit der RTW entlastet werden. Die Bestellung der Verkehre und die Entscheidung über die Einstellung anderer Linien obliegt allerdings nicht der RTW GmbH, sondern dem RMV.

Der prognostizierte Verkehrsbedarf kann auch nicht über die bereits bestehenden Buslinien abgedeckt werden. Insoweit ist allgemein zunächst darauf hinzuweisen, dass, indem die RTW mit nur wenigen Ausnahmen auf einem besonderen Bahnkörper geführt wird – im Gegensatz zu Busverkehren – eine durch das MIV-Aufkommen ungestörte Verkehrsabwicklung gewährleistet wird, sodass das Vorhaben geeignet ist, zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit der Nahverkehrsfahrzeuge sowie einer Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV insgesamt beizutragen. Es entspricht somit auch der allgemeinen Erkenntnis, dass schienengebundener Personenverkehr eine höhere Attraktivität besitzt als der Busverkehr. Ferner ist auch der Beförderungskomfort bei Realisierung einer Zweisystem-Stadtbahn größer als derjenige von Buslinien. Die insgesamt größere Laufruhe einer Straßenbahn und die deutlich geringere Belästigung der Fahrgäste durch Lärm bewirken einen höheren Fahrkomfort. Straßenbahnen werden daher von den Nutzern besser angenommen als Busse.

Zugleich wird mit dem Einsatz elektrischer Stadtbahnfahrzeuge ein im Vergleich zum Bus noch stadtvträglicheres Verkehrsmittel eingesetzt, das keine lokalen Schadstoffemissionen verursacht und auch im Hinblick auf die Lärmentwicklung günstiger zu beurteilen ist.

Ferner besitzen die Buslinien auch eine geringere Fahrgastkapazität, die vorliegend insbesondere auch den prognostizierten Werten der Strecke Höchst-Flughafen nicht gerecht werden kann.

Im Übrigen deckt die Buslinie 58 nur einen kleinen Teil der verkehrlichen Anbindungen ab, die durch die RTW hergestellt werden. Die Buslinie 58 verkehrt – wie dargestellt – lediglich von Eschborn West, über Sossenheim Bahnhof, Höchst Bahnhof zum Flughafen mit vielen weiteren Zwischenhaltepunkten. Die RTW bewirkt hingegen eine viel weitergehende direkte Anbindung von Stadtteilen, Städten und Gemeinden untereinander sowie vor allem mit dem Industriepark Höchst und dem Frankfurter Flughafen, als dies durch die Buslinie 58 gewährleistet ist. Dabei verkehrt die RTW auf Trassen, die nicht von anderen Verkehrsteilnehmern genutzt werden und somit eine behinderungsfreie Fahrtabfolge ermöglicht wird. Insbesondere die nördlich von Eschborn gelegenen Frankfurter Stadtteile und sonstigen Gemeinden bzw. Städte (u. a. Oberursel, Bad Homburg) sowie Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag, die ebenfalls durch die RTW verbunden werden, werden durch die Buslinie 58 nicht abgedeckt. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Reisezeiten durch die RTW im Vergleich zu den genannten Buslinien erheblich verkürzt werden. Beispielhaft seien die Relationen Eschborn Süd zum Industriepark Süd mit einer Reisezeit von 16 Minuten mit der RTW, mit Bus 58 ab Eschborn 45 Minuten und zum Flughafen Terminal 1 mit der RTW 23 Minuten gegenüber dem Bus Linie 58 mit 56 Minuten genannt.

Die Schnellbuslinie X17 verbindet Hofheim, Hattersheim und den Frankfurter Flughafen miteinander. Sie verbindet somit andere Städte und Gemeinden mit dem Flughafen als die RTW und kann damit den für die RTW erkannten Verkehrsbedarf nicht abdecken.

Der Vollständigkeit halber sei auch noch darauf hingewiesen, dass wie bereits oben unter Ziffer 3.1.1 ausgeführt wurde, im Rahmen einer Systemstudie von 1996 ermittelt wurde, dass eine Zweisystem-Stadtbahn als das am besten geeignete System zur Erreichung der verkehrlichen Ziele ermittelt wurde.

#### Positiver Nutzen-Kosten-Faktor:

Voraussetzung für die Förderung eines Vorhabens nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist die Durchführung einer sog. Nutzen-Kosten-Untersuchung nach einem standardisierten Bewertungsverfahren, wobei eine Förderung dann erfolgt, wenn der für das Vorhaben ermittelte Nutzen-Kosten-Indikator größer 1,0 ist. Vor diesem Hintergrund wurde bereits 2003 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt, die ebenso in der Folge auf Grund weiter konkretisierter Planung vorgenommenen Sensitivitätsbetrachtungen die Förderwürdigkeit aufzeigt.

#### Finanzierbarkeit:

Die Planrechtfertigung für die RTW fehlt auch nicht unter dem Gesichtspunkt der Finanzierbarkeit. Nach der Rechtsprechung fehlt die Planrechtfertigung insoweit nur dann, wenn im Zeitpunkt der Planfeststellung dem Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen (vgl. u. a. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, Az. 4 A 12/98). Dass ein Vorhaben wegen mangelnder Finanzierbarkeit nicht planfestgestellt werden darf, ist dabei lediglich in Extremfällen denkbar, wenn es so offensichtlich nicht finanzierbar ist, dass dies ohne intensive Prüfungen interner Finanzplanungen erkennbar ist.

Die Finanzierung der RTW ist sowohl über Fördermittel des Bundes (sog. GVFG-Bundesprogramm) als auch des Landes sowie die Beteiligung der Gesellschafter der RTW, wozu u. a. die Stadt Frankfurt am Main, das Land Hessen und der RMV gehören, hinreichend gesichert. Zudem erhält die RTW derzeit auch Fördermittel durch die EU für die Planungskosten. Es ist angestrebt, eine anteilige Förderung durch die EU auch für die Baukosten zu erhalten.

Der Erhalt von Fördermitteln des Bundes auch über den 31.12.2019 hinaus ist ebenfalls hinreichend sicher gewährleistet. Die Regierungschefs von Bund und Ländern haben sich mit Beschluss vom 14.10.2016 darauf geeinigt, dass das sog. Bundesprogramm im GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes), mit dem der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden gewährt, dauerhaft fortgeführt wird und dies in dem Beschluss auch ausdrücklich festgehalten („Das Bundesprogramm GVFG wird dauerhaft fortgeführt.“). Zur Neuregelung der Finanzbeziehungen zwischen dem Bund und

den Ländern soll hierzu auch eine Grundgesetzänderung erfolgen. Nach dem bereits vorliegenden Gesetzesentwurf werden in Artikel 125c GG neue Fassung darin die Voraussetzungen dafür geschaffen, die Finanzhilfen des Bundes für die Bundesprogramme nach dem § 6 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) fortzuführen. Nach dieser Regelung gelten die entsprechenden Regelungen im GVFG bis zu ihrer Aufhebung fort.

### **3.4 Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Es wurde vereinzelt hinterfragt, ob bereits eine Abstimmung mit der Deutschen Bahn erfolgt ist. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass beim Bau der Brücke über die BAB A5 eine mögliche Erweiterung dieser Autobahn, auch über den 8-streifigen Ausbau hinaus, berücksichtigt werden sollte.

#### Erwiderung:

Die Planung der RTW wurde bereits umfangreich im PfA Nord mit der DB, sowohl unter Einbeziehung der DB Netz AG als auch von DB Station & Service, abgestimmt und von dieser auf die Belange der Deutschen Bahn geprüft.

Von Hessen Mobil wurde in Abstimmungsgesprächen vorgegeben, welche Abstände zur Autobahn die geplante Brücke der RTW einzuhalten hat. Diese vorgegebenen Abstände wurden entsprechend in der Planung umgesetzt.

### **3.5 Verschiedene Detailfragen zur Planung**

#### **Bahnübergang Oberursel Adenauerallee / Frankfurter-Landstraße**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

In mehreren Stellungnahmen wurde nach den Auswirkungen auf die Schließzeiten am Bahnübergang Adenauerallee / Frankfurter-Landstraße in Oberursel gefragt und darauf hingewiesen, dass die Schließzeiten bereits jetzt schon sehr lang seien. Ferner wurde insoweit nach den vorgesehenen Maßnahmen zur Bewältigung der verkehrlichen Situation am Bahnübergang gefragt.

#### Erwiderung:

Nach Mitteilung des Hochtaunuskreises und der Stadt Oberursel ist eine innerstädtische Umlenkung des Autoverkehrs vorgesehen. So kann der Bahnübergang für den durchgängigen Querungsverkehr mit Kraftfahrzeugen mit Ausnahme der Zuwegung zum zwischen den Bahngleisen der DB und der VGF liegenden Parkplatz geschlossen werden. Es liegen der RTW keine Kenntnisse vor, ob die Zufahrt zum Parkplatz von Norden oder Süden möglich sein wird.

#### **Sicherung der Bahnübergänge**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Kritisch bewertet wurde es teilweise, dass an mehreren Stellen auf niveaufreie Kreuzungen verzichtet wurde. Beanstandet wurde darüber hinaus, dass teilweise auch vollständig auf eine technische Sicherung verzichtet werden soll.

#### Erwiderung:

Alle neuen Bahnübergänge werden entsprechend den geltenden Vorschriften ausgeführt.

Bei der weiteren Entwurfsplanung wird geprüft, ob Maßnahmen an den BÜ-Sicherungsanlagen notwendig sind und ob sich ggf. die Schließzeiten an den Bahnübergängen reduzieren lassen.

#### **Fußgängerunterführung in Sulzbach**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Es wurde gefragt, ob die Umsetzung des Projektes Auswirkungen auf die Fußgänger-Unterführung beim Galgenberg in Sulzbach hat.

#### Erwiderung:

Die bestehende Unterführung ist durch die Planung der RTW nicht betroffen.

#### **Parkdeck Eschborn**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Im Rahmen der Beteiligung wurde die Frage gestellt, ob die Planung und Realisierung der RTW Auswirkungen auf das Parkdeck in Eschborn hat.

#### Erwiderung:

Von Seiten der RTW sind am Parkdeck keinerlei Maßnahmen vorgesehen.

### **Ausstattung der Haltestellen mit Parkplätzen**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Von verschiedenen Beteiligten wurde u. a. auch die Anregung zur Herstellung von neuen Parkplätzen (Park-and-Ride-Plätze) im Bereich der Haltestellen ausgesprochen. Konkret vorgeschlagen wurde die Einrichtung eines Park-and-Ride-Platzes im Bereich der Endhaltestelle der Linie 2 (Gewerbegebiet Praunheim). Hierzu wurde auch angeregt, dass ein Parkplatz an der Autobahn mit demjenigen für die RTW zusammengelegt werden sollte.

#### Erwiderung:

Der Bau von neuen Straßenverbindungen oder Parkplätzen gehört nicht zum Planungsauftrag der RTW GmbH. Nur soweit durch die Planung der RTW in bestehende Straßenverbindungen oder Parkplätze eingegriffen wird, sind diese im Rahmen der Planfeststellung für die RTW umzuplanen.

### **Stromversorgung**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Es wurde die Wahl der Stromversorgungsart – Gleichstrom, statt Wechselstrom – kritisiert. Eine reine Wechselspannungsversorgung sei effektiver und wäre insgesamt günstiger, da die Herstellung der Stromversorgungsanlagen bei Gleichstrom deutlich höher seien (u. a. Notwendigkeit zur Errichtung von Unterwerken und höherer Querschnitt der Fahrleitungen). Erfahrungsgemäß seien Gleichspannungsversorgungen nur im innerstädtischen Verkehr mit kurzen Haltestellenabständen und dichter Zugfolge wirtschaftlicher, während bei längeren Strecken und dünnerer Zugfolge, wie sie bei der RTW vorliegen würden eine Wechselspannungsversorgung wirtschaftlicher sei. Ferner könnte auch auf die zusätzlichen Einrichtungen für Gleichstrombetrieb am Fahrzeug der RTW selbst verzichtet werden. Dass die Strecken der RTW teilweise nach BOStrab betrieben werden soll, schließe eine Wechselspannungs-Fahrstromversorgung im Übrigen gerade nicht aus.

#### Erwiderung:

Im Planfeststellungsabschnitt Nord, welcher Gegenstand dieser frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist, erfolgt die Stromversorgung im überwiegenden Teil der Neubaustrecke mit 15 kV AC Wechselstrom.

Nur im Bereich östlich der BAB A5 bis zur Haltestelle GE Praunheim ist der Betrieb mit 750 V DC Gleichstrom vorgesehen.

## **Barrierefreiheit und Bahnsteighöhen**

### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Gegenstand mehrerer Stellungnahmen war auch das Thema der Barrierefreiheit der Haltepunkte und Bahnhöfe. Schwerpunkt bildeten insoweit die Bahnsteighöhen. Zum einen wurde hier um Klarstellung gebeten, welche Bahnsteighöhen tatsächlich geplant sind und um eine Begründung für die Wahl der betreffenden Bahnsteighöhe gebeten. Sofern eine Bahnsteighöhe von 80 cm realisiert werden sollte, wurde dies kritisch hinterfragt und angeregt, stattdessen eine Bahnsteighöhe von 96 cm zu realisieren. Dies wurde damit begründet, dass viele der angefahrenen Bestandshaltestellen (Bad Homburg, Oberursel, Stierstadt, Steinbach, Flughafen, Gateway Gardens, Frankfurt Stadion und Neu-Isenburg Bahnhof) entweder heute bereits eine Bahnsteighöhe von 96 cm aufweisen würden oder längerfristig auf eine solche umgebaut werden sollen. An all diesen Stationen wäre daher mit der RTW kein barrierefreier Ein- bzw. Ausstieg gewährleistet.

Neben Bahnsteighöhen wurde auch die Erreichbarkeit der Bahnsteige, also die Zuwegung zu den Bahnsteigen und deren Barrierefreiheit angesprochen. Als Beispiel wurde hierzu der Bahnhof Oberursel genannt, wo es nur einen Aufzug von der Tiefebene zum Bahnsteig gebe, sodass der Bahnsteig für mobilitätseingeschränkte Personen oft nur mit fremder Hilfe erreichbar sei. Des Weiteren wurde der Haltepunkt Eschborn-Süd angesprochen, an dem der Haltepunkt für die RTW oberhalb des S-Bahnsteiges angeordnet werden soll. Hierzu wurde infrage gestellt, ob die Ausgestaltung dieses Haltepunktes geeignet ist, die Fahrgastmengen barrierefrei aufzunehmen.

### Erwiderung:

Die Bahnsteighöhen sind auf den Bestandsstrecken der DB mit unterschiedlichen Höhen ausgeführt (76 cm und 96 cm über Schienenoberkante (ü. SO)). Die rein von der RTW angefahrenen Bahnsteige werden mit 80 cm ü. SO ausgeführt. Nachfolgend werden die Bahnsteighöhen dargestellt:

Bad Homburg Bf	76 cm (Bestand)
Oberursel Bf	96 cm (Bestand)
Oberursel / Stierstadt	96 cm (Bestand)
Oberursel Weißkirchen / Steinbach	76 cm (Bestand)
GE Praunheim	80 cm (Neubau RTW)
Eschborn Ost	80 cm (Neubau RTW)
Eschborn Süd	80 cm (Neubau RTW)
Carl-Sonnenschein-Siedlung/ Düsseldorfer Straße	80 cm (Neubau RTW)
Dunantsiedlung	80 cm (Neubau RTW)
Sossenheim	76 cm (Bestand und Neubau)
Höchst Stadtpark	76 cm (Neubau)
Höchst Bf	76 cm (Bestand)
Industriepark Ost	80 cm (Neubau RTW)
Industriepark Süd	80 cm (Neubau RTW)
Regionalbahnhof Flughafen	76 cm (Bestand)
Gateway Gardens	96 cm (Neubau DB)
Frankfurt Stadion	80 cm (Neubau Bahnsteig RTW), 96 cm (Bestand DB)
Neu-Isenburg Bf	80 cm (Neubau RTW) Richtung Süd
Neu-Isenburg Bf	96 cm (Bestand)
Wilhelm-Leuschner-Straße	80 cm (Neubau RTW)
Neu-Isenburg Zentrum	80 cm (Neubau RTW)
Am Trieb	80 cm (Neubau RTW)
Birkengewann	80 cm (Neubau RTW)
Dreieich-Buchsschlag	80 cm (Neubau RTW)

Tabelle 1: Bahnsteighöhen

Die Bahnsteighöhe von 80 cm ü. SO wurde vor dem Hintergrund festgelegt, dass es im Frankfurter Stadtbahnnetz eine durchgängige Barrierefreiheit mit diesem Höhenniveau gibt und hier ein in sich geschlossenes, in der Praxis umgesetztes und akzeptiertes System, vorliegt. Ein Ausgleich der unterschiedlichen Bahnsteighöhen kann nur mit technischen Einrichtungen an



den Fahrzeugen erfolgen. Die Fahrzeuge werden entsprechend den streckentechnischen Anforderungen gestaltet.

Zu den übrigen Punkten ist darauf hinzuweisen, dass im Zuge der Realisierung der RTW am bereits bestehenden S-Bahn-Halt Oberursel keine Änderungen vorgenommen werden. Dieser kann von der RTW angefahren werden.

Des Weiteren erhält jeder neu zu errichtende Bahnsteig der RTW eine barrierefreie Rampe bzw. einen Aufzug. Die Bahnsteige der RTW sind zudem barrierefrei direkt miteinander verbunden. Zugang und Bahnsteiggröße erfüllen die Anforderungen der einschlägigen Regelwerke.

## **Dammlage in Eschborn**

### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Für den Trassenverlauf an der Haltestelle Eschborn-Süd wurde die Notwendigkeit der Dammlage auf 7-Meter-Höhe in Frage gestellt.

### Erwiderung:

Die Höhe der Trasse ergibt sich zuerst aus der Art des zu querenden Verkehrsweges, für den ein vorgeschriebener Mindestabstand zur Unterkante des Überführungsbauwerkes einzuhalten ist. Dieser ist bei Bundesstraßen 4,70 m, bei Bahnstrecken mit Oberleitung 5,70 m bzw. 6,20 m je nach Art der Oberleitung. Dazu kommt die Höhe des eigentlichen Brückenbauwerks, welche sich aus der Konstruktionsart und dem Abstand der Stützen ergibt. Schließlich wird auf der Brücke der Oberbau (Schotter, Schwelle, Schiene) von ca. 70 - 80 cm Höhe errichtet, womit in Summe die Höhe der RTW-Trasse über dem vorhandenen Gelände auf Größenordnungen von 7 m und erforderlichenfalls mehr kommt.

## **Abstellanlage Eschborn**

### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Bezogen auf das vorgesehene Abstellgleis in Eschborn wurde sowohl dessen Notwendigkeit als solche als auch dessen konkreter Standort kritisch hinterfragt. Insbesondere wurde insoweit eine Verlegung auf Praunheimer Gemarkung vorgeschlagen. Auch eine Alternative zum Abstellgleis wurde erfragt, vor allem im Hinblick auf die Minimierung des Flächenverbrauchs in Eschborn.

### Erwiderung:

Aus den Untersuchungen ergab sich die Vorzugsvariante, die Abstellanlage in Eschborn Ost zu positionieren, da diese zur täglichen Betriebsaufnahme und zum Betriebsende von beiden RTW-Linien optimal zu erreichen ist und eine hinreichende Nähe zum Betriebsstart- und -endpunkt aufweist. Die Abstellanlage in Eschborn Ost liegt größtenteils auf einem ca. 15 m breiten Geländestreifen zwischen dem Haltepunkt Eschborn Ost und der Elisabethenstraße. Dieser Geländestreifen wäre auch ohne die Abstellanlage nicht mehr wirtschaftlich nutzbar. Lediglich im Bereich der Ausfädelung aus der RTW-Strecke wird geringfügig zusätzliche Fläche für die Abstellanlage beansprucht.

Weitere untersuchte Alternativen haben neben der betrieblich ungünstigen Positionierung im Netz weitere Nachteile ergeben. Die Anordnung von Abstellanlagen in Bad Homburg, Oberursel und in Neu-Isenburg wurde dennoch im Detail untersucht. Diese haben sich dann aus unterschiedlichen Gründen als nicht umsetzbar erwiesen. (Bad Homburg: die Belegung mit S-Bahn-Zügen verhindert eine Nutzung als Abstellanlage, da Kapazitätsgrenze erreicht; Oberursel: neue Nutzungspläne für die ursprünglich als Abstellanlage angedachte Fläche des früheren Güterbahnhofs; Neu-Isenburg: Es besteht keine Möglichkeit für eine verkehrssichere Erreichbarkeit für Betriebsbedienstete eines bestehenden Abstellgleises auf der DB-Trasse.)

## **Bahnhof Oberursel und Haltepunkt Oberursel-Stierstadt**

### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Für den Haltepunkt Oberursel-Stierstadt wurde angeregt, eine dynamische Fahrgastanzeige einzurichten, die über Verspätungen und Anschlüsse informiert. Für den Bahnhof in Oberursel wurde die Notwendigkeit eines zweiten Bahnsteigs erfragt, da sich das Verkehrsaufkommen durch die RTW mutmaßlich erhöhen werde.

### Erwiderung:

Die Kapazität des vorhandenen Bahnsteigs wurde von der DB als ausreichend groß bewertet. In Oberursel sind keine Umbaumaßnahmen vorgesehen. Die Ausstattung der Bahnsteige im Bereich der Bestandsstrecke wird nicht verändert und muss nicht erweitert werden.

## **Herstellung von Rad- und Gehwegen**

### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Gegenstand verschiedener Stellungnahmen war auch der Wunsch nach der Herstellung neuer Fuß- und Radwege. Es hat sich bei der Auswertung der Stellungnahmen herausgestellt, dass der Ausbau eines begleitenden Radwegenetzes entlang der RTW ein sehr großes Anliegen von

vielen Bürgern ist. Konkret wurde angeregt, die trassenbegleitenden Wirtschaftswege als Radwege auszubauen bzw. entsprechende neue Wege zu errichten und durch Ausstattung der vorgesehenen Brückenbauwerke mit zusätzlichen Geh- und Radwegen bestehende Lücken im Radwegenetz zu schließen. In einer sehr umfangreichen Stellungnahme wurde vorgeschlagen, durch die Einrichtung von Rad- und Gehwegen auf vier im Planfeststellungsabschnitt Nord geplanten Brückenbauwerken der RTW letztlich einen tangentialen Radweg herzustellen. Insoweit wurde angeregt, sowohl die Brücke über die Autobahn BAB A5 (Brücke Nr. 1) als auch die Brücke über die Homburger Bahn S5 (Brücke Nr. 2) mit einem zusätzlichen Geh- und Radweg auf der östlichen Seite auszustatten, um die Wirtschaftswege miteinander zu verbinden. Ferner sollte die Brücke über die Sossenheimer Straße mit einem zusätzlichen Geh- und Radweg neben einem der beiden Seitenbahnsteige zur Verbindung der Wirtschaftswege ausgestattet werden. Auch die Brücke über die Autobahn BAB A66 solle mit einem zusätzlichen Geh- und Radweg ausgestattet werden, da die hier bestehende Unterführung sehr dunkel und zu schmal sei.

#### Erwiderung:

Dort, wo die RTW bestehende Geh- und Radwegbeziehungen tangiert oder beeinflusst, wird im Zuge der Planung adäquater Ersatz geschaffen. Der Bau von neuen Straßenverbindungen oder Radwegeverbindungen bzw. die Ausweisung von bestehenden Wirtschaftswegen als Radwege (Widmung) wird grundsätzlich befürwortet, gehört allerdings nicht zum Vorhaben der RTW GmbH.

## **3.6 Umweltauswirkungen**

### **3.6.1 Flächenverbrauch / Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Gegenstand der Beteiligungen in der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung war auch der Umfang der Inanspruchnahme von Flächen, insbesondere landwirtschaftlicher genutzter Flächen, sowie die diesbezüglichen Zerschneidungswirkungen durch die Trasse der RTW.

Der Umfang der Zerschneidung und Versiegelung landwirtschaftlicher Flächen, vor allem im Bereich Eschborn, solle insoweit noch einmal kritisch hinterfragt werden, da diese Flächen sowohl der Nahrungsmittelproduktion als auch der Naherholung dienen würden. Auch hinsichtlich der Auswirkungen auf den Klimawandel sollte die Neuversiegelung überprüft werden. Daher wurde vor allem auf eine engere Trassenbündelung mit der Autobahn als Alternative (sog. Bauertrasse) sowie die Errichtung eines Umsteigebahnhofs hingewiesen. Als weiterer Vorschlag zur Reduzierung des Flächenverbrauchs wurde vorgeschlagen, die RTW auf bestimmten Streckenabschnitten am Südbahnhof Eschborn auf Stelzen zu errichten.

Teilweise wurde auch die Befürchtung geäußert, dass soweit landwirtschaftliche Flächen während der Bauzeit in Anspruch genommen werden müssen, diese nicht wieder ordnungsgemäß hergestellt würden.

Erfragt wurde ferner, ob auch auf landwirtschaftlichen Flächen naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden sollen und wenn ja, ob es möglich wäre, stattdessen unwirtschaftliche Restflächen als Ausgleichsflächen zu nutzen.

#### Erwiderung:

Soweit zur Verminderung der Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen und deren Zerschneidung auf die Umsetzung der sog. Bauertrasse bzw. die Errichtung eines Umsteigebahnhofs hingewiesen wurde, wird auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 3.1.1 (Punkte: „Bauertrasse“ und „Kreuzung an der Hauptgipfelslach, Errichtung Umsteigebahnhof“) verwiesen. Hinsichtlich des Vorschlags, die RTW im Bereich Eschborn (Eschborn Süd) auf Stelzen zu errichten, kann dem nicht gefolgt werden, da eine solche durchgängige Führung auf einem Brückenbauwerk wirtschaftlich nicht vertretbar ist. Mit einer solchen Variante wären Mehrkosten von ca. 30 Mio. € verbunden.

Hinsichtlich des Punktes Versiegelung bzw. CO<sub>2</sub>-Klimaproblematik stellt gerade die RTW durch die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) insoweit eine Entlastung der Umwelt dar.

Bezogen auf die Wiederherstellung von bauzeitlich in Anspruch zu nehmenden Flächen ist darauf hinzuweisen, dass im Landschaftspflegerischen Begleitplan, der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist, „Wiederherstellungsmaßnahmen“ formuliert sind, die die Wiederherstellung bauzeitlich in Anspruch genommener Flächen in ihren Ausgangszustand zum Inhalt haben. Die Maßnahmen werden im Rahmen der Planfeststellung planfestgestellt und sind somit rechtsverbindlich. Es ist vorgesehen, zur Überwachung der rechtskonformen Umsetzung der Maßnahmen eine „umweltfachliche Bauüberwachung“ einzusetzen.

Um die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen so weit möglich zu minimieren, wurden im Übrigen Kompensationsflächen, soweit möglich, nicht auf Ackerflächen geplant. Es ist jedoch hinsichtlich der gem. § 44 Bundesnaturschutzgesetz abzuarbeitenden Artenschutzproblematik unumgänglich, in Teilbereichen Maßnahmen auf Äckern durchzuführen. Dies betrifft den Ausgleich für Beeinträchtigungen der Feldlerche. Insoweit sind in Abstimmung mit der oberen Naturschutzbehörde sog. Lerchenfenster herzustellen. Lerchenfenster sind etwa 20 m<sup>2</sup> große Lücken im Getreide, welche durch Aussetzen bzw. Anheben der Sämaschine während der Einsaat entstehen. In und an den auf diese Art entstehenden Lücken können Feldlerchen ungestört ihre Brut- bzw. Nistplätze anlegen. Die Fenster können nach der Aussaat normal wie der Rest des Schlags bewirtschaftet werden. Für Mindererträge werden die betroffenen Landwirte finanziell entschädigt.

Soweit es u. a. aufgrund der auszugleichenden Funktionen des Naturhaushaltes bzw. der naturschutzrechtlichen Vorgaben nicht möglich war vollständig auf landwirtschaftliche Flächen zur Durchführung von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen zu verzichten, wurde darauf geachtet, dass soweit möglich zunächst unwirtschaftliche Restflächen für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen herangezogen werden. So werden z. B. die Flächen im Bereich zwischen der Einbindung in die Bestandsstrecke nach Bad Homburg und der BAB A5 als Kompensationsflächen genutzt.

### **3.6.2 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und klimatische Auswirkungen**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Durch den Bau der Trasse werden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie eine negative Auswirkung auf das Klima befürchtet. Insoweit wird der Bereich in Eschborn Süd angesprochen, mit der dortigen Führung der RTW in Dammlage und der Errichtung eines neuen Haltepunktes für die RTW über dem bestehenden S-Bahnhaltepunkt. Durch den Turmbahnhof würde das Römerbrückchen „im Sockel der Trasse verschwinden“. Ferner wird ausgeführt, dass der Blick von Eschborn auf Frankfurt durch die Errichtung der Dammlage zerstört würde. Der Damm hätte zudem eine Unterbrechung der Frischluftschneise zur Folge.

#### Erwiderung:

Die Trasse selbst wird nach Möglichkeit mit Gestaltungs- bzw. Eingrünungsmaßnahmen in das Landschaftsbild eingebunden. Weitere landschaftspflegerische Maßnahmen werden das Landschaftsbild auf, so z. B. die vorgesehenen Maßnahmen zu Streuobst- und Gehölzanpflanzungen bzw. die Reaktivierungen von Streuobstflächen.

Ein für diesen Bereich angefertigtes Gutachten zu den Auswirkungen auf das Kleinklima, das auch Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen zum Planfeststellungsabschnitt Nord wird, stellt fest, dass eine Unterbrechung von Frischluftschneisen nicht auftritt. Eine Erhöhung des Risikos von Spätfrostereignissen ist sehr gering und nur auf den Nahbereich der Böschungen beschränkt. Im Einzelnen wird hierzu auf die den Planfeststellungsunterlagen beigelegte Umweltverträglichkeitsstudie sowie auf das Kleinklimagutachten verwiesen.

Das Römerbrückchen liegt teilweise unter der RTW-Brückenkappe und bleibt unverändert nutzbar.

### 3.6.3 Schallschutz

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Einige der eingereichten Stellungnahmen haben sich auch mit dem Thema Schallschutz beschäftigt.

Für den Bereich Bahnhof Oberursel wurde darauf hingewiesen, dass bereits heute eine hohe Lärmbelastung durch den bestehenden Eisenbahnverkehr bestehe. Es wird insoweit gefordert, z. B. eine Schallschutzmauer entlang der Gleise in dem Abschnitt Oberursel Bahnhof bis Lessingstraße / Ortsausgang Oberursel zu errichten.

Ferner wurde ausgeführt, dass die Minderung durch den Einbau von Schienenstegabschirmungen im Bereich der Bestandsstrecke voraussichtlich nicht ausreichend sei, da die Auslöseschwellenwerte für Lärmsanierung auf 57 dB(A) (nachts) herabgesetzt werden sollen, sodass im Bereich der Bestandsstrecke nicht von einer nächtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A), sondern von 57 dB(A) auszugehen sei.

Beanstandet wurde des Weiteren, dass die Eingangsdaten der schalltechnischen Untersuchungen (Zugfolge, Zugeinsatz, Geschwindigkeiten) in den Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung nicht angegeben worden seien.

Für den Bereich des Neubauabschnitts im Planfeststellungsabschnitt Nord wurde für den Bereich des Haltepunkts Eschborn Süd ausgeführt, dass hier mit erheblichen Lärmproblemen zu rechnen sei. Insoweit müsse auch der Verkehrslärm durch die Autobahn in die Betrachtung einbezogen werden. Ferner sei die Trassenführung in Eschborn im Bereich zwischen Alfred-Herrhausen-Allee und Sossenheimer Straße aufgrund der neuen Bebauung sehr eng angelegt, sodass die Anforderungen an den Lärmschutz nur schwer erfüllbar seien.

#### Erwiderung:

Wie in den Unterlagen zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung bereits dargelegt wurde, ist bei der Beurteilung der Lärmimmissionen zwischen der Betrachtung der Bestandsstrecke (Bad Homburg bis zu der Ausfädelung im Bereich Eschborn) und der Betrachtung der Neubaustrecke im Planfeststellungsabschnitt Nord zu unterscheiden.

Durch das geplante Vorhaben ergibt sich eine Verkehrsmehrung auf der bereits bestehenden Strecke, die demzufolge auch eine Erhöhung der Schienenverkehrslärmimmissionen nach sich zieht. Mangels baulichen Eingriffs in die Bestandsstrecke findet § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV jedoch in diesem Bereich keine Anwendung, sodass im Bereich der Bestandsstrecke auch nicht die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV zu gewährleisten ist, sondern lediglich im Rahmen einer Abwägungsentscheidung die Lärmerhöhung des Vorhabens zu berücksichtigen ist.

Vor diesem Hintergrund ist der Einbau von verbesserten Fenstern und schallgedämmten Lüftungseinrichtungen als rein passive Schallschutzmaßnahme an allen betroffenen schutzwürdigen Nutzungen für einen wirksamen Schutz vorgesehen. Diese Maßnahmen erzielen eine effektive Schalldämmung im Innenraum und ermöglichen einen gesunden Schlaf.

Hinsichtlich der Neubaustrecke richtet sich die Beurteilung der Lärmimmissionen und die Notwendigkeit zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen hingegen nach den gesetzlichen Vorgaben in § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV. Die Schallimmission aus dem Betrieb der RTW wurde für die Neubaustrecke im PfA Nord untersucht. Die schalltechnische Untersuchung ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass an allen Immissionsorten entlang der Neubaustrecke die Immissionsgrenzwerte (vgl. 16. BImSchV) eingehalten werden, auch im Bereich Eschborn Süd.

Ferner wurden die Gesamtlärmimmissionen unter Einbeziehung insbesondere des Straßenverkehrs untersucht. Auch insoweit sind im Bereich der Neubaustrecke keine Überschreitungen der insoweit maßgeblichen verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle gegeben.

Maßgeblich zur Beurteilung der Gesamtlärmimmissionen sind dabei nicht die vom Bund im Rahmen seines freiwilligen Programms zur Sanierung bestehender Schienenverkehrsstrecken festgelegten Auslöseschwellenwerte für die Lärmsanierung, sondern die vom Bundesverwaltungsgericht in ständiger Rechtsprechung festgelegten Grenzwerte der Zumutbarkeitsschwelle. Diese liegt für Wohngebiete weiterhin bei 60 dB(A) nachts.

Alle Eingangsdaten und Berechnungsgrundlagen sowie die Berechnungsergebnisse sind im Übrigen in den erstellten schalltechnischen Gutachten wiedergegeben. Auch die Gesamtlärmimmissionen (Schiene, Straße, Fluglärm) wurden entsprechend den Vorgaben aus der Rechtsprechung untersucht und in einem gesonderten Gutachten dokumentiert. Die entsprechenden Gutachten werden Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen zum Planfeststellungsabschnitt Nord werden.

#### **3.6.4 Schutz von Wasserschutzgebieten (Trinkwasserbrunnen)**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Es wurde erfragt, ob durch Bau und Betrieb der RTW vorhandene Trinkwasserbrunnen beeinträchtigt werden.

##### Erwiderung:

Infolge der RTW werden mit der verfolgten Vorzugstrasse im Wasserwerk Praunheim II keine Brunnen beeinträchtigt.

### **3.7 Beginn und Durchführung der Baumaßnahmen**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Erfragt wurden die Eckdaten zur Durchführung der Baumaßnahmen. Von Interesse waren dabei vor allem der Beginn der Bauarbeiten und ob der Bau aller Planfeststellungsabschnitte in einem Zug erfolgen werde. Ebenfalls erfragt wurde ein möglicher Zeitpunkt zum Betriebsbeginn der RTW.

#### Erwiderung:

Bis Ende 2017 soll die Genehmigungsplanung für den PfA Nord abgeschlossen und der Planfeststellungsantrag zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beim Regierungspräsidium Darmstadt eingereicht werden. Die Dauer des Planfeststellungsverfahrens ist abhängig vom Verlauf des Verfahrens. Ob die vier Planfeststellungsabschnitte der RTW in einem Zug gebaut werden, hängt unter anderem von der Laufzeit der einzelnen Verfahren ab. Ein verbindlicher Termin für den Baubeginn einerseits und die Inbetriebsetzung andererseits kann heute noch nicht genannt werden. Ziel ist es, dass die RTW 2023 / 2024 den Betrieb aufnimmt.

### **3.8 Betrieb der RTW**

#### **Betreiber der RTW**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Mehrfach wurde die Frage gestellt, wer Betreiber der RTW werden soll.

#### Erwiderung:

Bezogen auf den Betrieb ist zwischen Streckenbetreiber (Infrastruktur) und dem Fahrbetrieb zu unterscheiden. Der Betrieb der Infrastruktur erfolgt entsprechend dem Gesellschaftszweck der RTW GmbH durch diese selbst. Für die Durchführung des Fahrbetriebes wird ein Betreiber erst im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens noch ermittelt.

#### **Fahrplan, Taktung und Fahrzeiterparnisse**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Viele Fragen und Anregungen kamen zum Fahrplan und zur Taktung der RTW. Es wurde dabei insbesondere nach den Fahrzeiten, nach der Durchführung von Nachtfahrten sowie dem kon-



kreten Takt der RTW gefragt. Ferner wurde bezweifelt, dass sich mit der RTW tatsächlich Fahrzeiterparnisse gegenüber dem bereits bestehenden ÖPNV realisieren lassen. Als Beispiel wurde insoweit die Relation Bad Homburg bzw. Eschborn zum Flughafen genannt. Ferner wurde zur weiteren Verkürzung der Fahrzeiten vorgeschlagen zu prüfen, ob auf einige der neu zu bauenden Haltestellen zunächst verzichtet werden könnte.

Erwiderung:

Das Betriebskonzept der RTW sieht nach dem gegenwärtigen Planungsstand den Betrieb von zwei Linien vor, die sich im Kernbereich überlagern. Diese beiden Linien sollen zum einen von Bad Homburg und zum anderen von Frankfurt-Praunheim / Gewerbegebiet jeweils über Eschborn, Frankfurt-Höchst, den Flughafen-Regionalbahnhof und Neu-Isenburg Bahnhof zum einen bis zur neuen Haltestelle Birkengewann in Neu-Isenburg und zum anderen zum Bahnhof Dreieich-Buchsschlag verlaufen. Es ist vorgesehen, dass die beiden Linien jeweils halbstündlich verkehren und sich im Kernabschnitt zwischen Eschborn und Neu-Isenburg Bahnhof zu einem Viertelstundentakt ergänzen. Die Linien sollen dabei jeden Wochentag sowie auch am Wochenende verkehren. Zunächst ist eine Betriebszeit der Linien für den Zeitraum von 05:00 bis 01:00 Uhr vorgesehen. Ein konkreter Fahrplan steht derzeit aber noch nicht fest.

Aufgrund der Herstellung neuer direkter, umsteigefreier Fahrbeziehungen zwischen den im Norden, Westen und Süden der Stadt Frankfurt liegenden Stadtteilen und Gemeinden / Städten werden sich auch die Reisezeiten entsprechend verkürzen. Nachfolgend seien einige Beispiele zum Vergleich der Reisezeiten ohne („heute“, einschließlich Buslinien) und mit der RTW dargestellt:

Streckenbeispiele	Heute	RTW
	Fahrzeit in Minuten	Fahrzeit in Minuten
Bad Homburg - Eschborn Süd	25 (einmal umsteigen)	Ca. 15 (direkt)
GE Praunheim - Eschborn Süd	22 (einmal umsteigen)	Ca. 7 (direkt)
Eschborn Süd - Höchst	26 (einmal umsteigen)	Ca. 10 (direkt)
Höchst - Flughafen	23	Ca. 15 (direkt)
Flughafen - Neu-Isenburg	28 (einmal umsteigen)	Ca. 15 (direkt)
Flughafen - Buchschlag	16	Ca. 15 (direkt)

*Tabelle 2: Die Fahrzeiten der RTW im Vergleich*

Bezogen auf die beispielhaft im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung genannte Relation ergeben sich durch die RTW folgende Reisezeitgewinne:

Auf der Relation Eschborn Süd zum Regionalbahnhof Flughafen beträgt der Reisezeitunterschied zu Gunsten der RTW 9 Minuten (ohne Umstieg 23 Minuten, mit Umstieg heute 32 Minuten). Von Bad Homburg zum Regionalbahnhof Flughafen beträgt der Reisezeitunterschied zur heutigen Situation 3 Minuten. Auch bei geringen Reisezeitgewinnen besteht außerdem der Vorteil einer umsteigefreien Verbindung der RTW.

Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchungen wurde das Verhältnis der Kosten zum Nutzen der RTW anhand des prognostizierten Bevölkerungswachstums und der daraus folgenden Verkehrsnachfrage detailliert untersucht. Der Verzicht auf einzelne Haltestellen hätte zur Folge, dass dadurch auch weniger Fahrgäste von der RTW aufgenommen werden können. Dies wiederum würde sich negativ auf den Nutzen der RTW auswirken. Die ausgewählten Haltepunkte der RTW stellen, bezogen auf den prognostizierten Verkehrsbedarf, eine angemessene örtliche Bedienungsqualität im Verhältnis der zu bewältigenden Reisedistanz dar. Mit dem Verzicht auf Haltepunkte könnte das verkehrliche Ziel der RTW nicht optimal erreicht werden.

### **Störungsfreier Betriebsablauf**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Ferner wurde hinterfragt, ob ein gemeinsamer störungsfreier Betrieb der RTW zusammen mit den bereits vorhandenen S-Bahnen / Regionalzügen auf den Bestandsstrecken möglich ist. Vor allem bezogen auf den Regionalbahnhof am Terminal 1 des Frankfurter Flughafens, der bereits heute überlastet sei, wurde dies bezweifelt. Durch die RTW werde sich an dieser Stelle die Überlastung sogar noch steigern und dadurch sich die Betriebsqualität auch bei den bereits bestehenden Linien verschlechtern (häufigere und größere Verspätungen).

#### Erwiderung:

Mittels einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (kurz: EBWU) durch die Deutsche Bahn, im Auftrag des Vorhabenträgers, wurden durch eine Betriebssimulation mit dem Verfahren RailSys die Auswirkungen auf die Betriebsqualität und die Kapazität des bestehenden Schienenpersonenverkehrs bei Realisierung der RTW untersucht. So wurde eine Betriebssimulation des relevanten Netzausschnitts im Knoten Frankfurt auch mit unterschiedlichen Verkehrsführungsvarianten und Infrastrukturvarianten im Bahnhof Frankfurt Stadion durchgeführt. Zudem wurden unterschiedliche Betriebs- und Infrastrukturvarianten insbesondere für den RTW-Endbahnhof Bad Homburg durchgeführt und dabei die Effekte auf die Betriebsqualität der RTW und des übrigen SPNV untersucht. Ferner waren die kapazitiven Auswirkungen insbesondere in den Bereichen: Ostkopf Bahnhof Höchst, Einfädelung der RTW in die Strecke 3640 bei

Sossenheim, Südkopf Bahnhof Bad Homburg, Neu-Isenburg – Stadion und Flughafentunnel  
Gegenstand der EBWU.

Dabei hat sich ergeben, dass die Betriebsqualität der RTW-Linien aufgrund hoher Fahrzeitüberschüsse und Haltezeitreserven im wirtschaftlich-optimalen Bereich liegt.

Bezogen auf den Flughafen-Tunnel wurden verschiedene Maßnahmen ermittelt, die zur Erreichung eines akzeptablen Betriebsablaufs umzusetzen sind. Zur Reduzierung der Behinderungen im Tunnel muss u. a. ein zusätzliches Blocksignal zwischen Frankfurt-Flughafen und Frankfurt-Stadion ergänzt werden. Dies wurde bereits mit der DB abgestimmt und wird von dieser im Zuge der Realisierung von Gateway Gardens umgesetzt.

Alle übrigen SPNV-Verkehre im Bereich der Homburger Bahn, Höchst-Sossenheim, Neu-Isenburg und Dreieich-Buchsschlag werden nur gering durch die zusätzlichen RTW-Züge beeinflusst. Dies liegt in erster Linie an hohen Pünktlichkeit, die bei der RTW durch die großen Reservezeiten zu erwarten ist.

Mit der Umsetzung der in der EBWU vorgeschlagenen Maßnahmen kann ein ordnungsgemäßer Betrieb der RTW zusammen mit dem bereits bestehenden Schienenpersonenverkehr sichergestellt werden.

## **Fahrgastaufkommen**

### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Verschiedene Fragen wurden zum prognostizierten Fahrgastaufkommen, vor allem für die größeren Orte, wie Bad Homburg, Oberursel und Steinbach gestellt.

### Erwiderung:

Sowohl die Trassenführung als auch die Haltestellen der RTW wurden im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (aus dem Jahr 2011) untersucht. Dabei sind auch entsprechende Prognosen über die einzelne Nutzung der jeweiligen Haltestellen eingeflossen. Nach der Nutzen-Kosten-Untersuchung aus 2011 stellt sich das Fahrgastaufkommen an den Haltestellen im PfA Nord wie folgt dar:

Bad Homburg	ca. 5.600 Fahrgäste
Oberursel Bf	ca. 2.870 Fahrgäste
Oberursel / Stierstadt	ca. 1.300 Fahrgäste
Oberursel Weißkirchen / Steinbach	ca. 1.360 Fahrgäste
GE Praunheim	ca. 910 Fahrgäste
Eschborn Ost	ca. 430 Fahrgäste
Eschborn Süd	ca. 5.080 Fahrgäste
Carl Sonnenschein Siedlung / Düsseldorfer Straße	ca. 3.090 Fahrgäste

*Tabelle 3: Prognostiziertes Fahrgastaufkommen*

## **Fahrzeuggestaltung**

### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Verschiedene Stellungnahmen haben sich mit der Ausstattung und Gestaltung der Fahrzeuge der RTW beschäftigt. Erfragt wurde insoweit die technische Ausstattung und das Platzangebot bzw. die Kapazität in den Fahrzeugen. Es wurde angeregt, dass die Fahrzeuge über ausreichend Abstellplatz sowohl für großes Gepäck als auch Kinderwagen, Rollstühle oder Elektro-Scooter verfügen sollten. Auch das Angebot von Sitz- und Stehplätzen ist relevant. Ebenfalls wurde nach der Geschwindigkeit der Fahrzeuge (Leistungsfähigkeit) gefragt. Ferner wurde angeregt, dass auch die Mitnahme von Fahrrädern im Berufsverkehr gewährleistet sein sollte. Des Weiteren sollte auch über die Einrichtung von kostenlosem WLAN in den Fahrzeugen nachgedacht werden.

Ferner wurde die Frage gestellt, warum nicht generell S-Bahn-Fahrzeuge für die RTW eingesetzt werden können. Von anderer Seite wurde die Frage gestellt, wie es aufgrund der unterschiedlichen Breiten und Bahnsteighöhen möglich sein kann, dass eine Straßenbahn auf einer S-Bahnstrecke fahren kann.

Angemerkt wurde zudem, dass die Anschaffung und Zulassung von Zweisystem-Fahrzeugen kompliziert sein könne und zudem sehr hohe Kosten produzieren würde. Darüber hinaus wurde angeregt, die Zahl der zu bestellenden Fahrzeuge, bei einer prognostizierten Fahrgastanzahl von 15.000 Personen, für den am stärksten frequentierten Abschnitt zwischen Höchst und dem Flughafen, zu erhöhen.

### Erwiderung:

Es werden an die BOStrab angelehnte Fahrzeuge eingesetzt werden, die auch eine EBO-Zulassung besitzen werden, um auch die bestehenden Eisenbahnstrecken befahren zu können.

Vergleichbare Modelle gibt es z. B. bereits in Karlsruhe, Kassel und in Saarbrücken. Die Befahrung von Strecken mit unterschiedlichen Stromarten kann dadurch sichergestellt werden, dass die Fahrzeuge der RTW auf den inneren Betrieb mit 750 V AC ausgelegt sein werden. Über weitere technische Einrichtungen, wie Transformator, Gleichrichter und Systemwahlautomatik können sie aber beim Befahren der Systemtrennstellen selbsttätig zwischen 750 Volt AC im Straßenbahn- und 15 kV DC im Eisenbahnnetz umschalten. Die unterschiedlichen Breiten und die daraus resultierenden Abstände zu den Bahnsteigen werden durch fahrzeugtechnische Einrichtungen ausgeglichen.

S-Bahn-Fahrzeuge erfüllen insbesondere hinsichtlich der Fahrzeugbreite nicht die Anforderungen, um nach BOStrab am Verkehr des öffentlichen Straßenraumes teilnehmen zu können. Mit S-Bahn-Fahrzeugen könnten beispielsweise Streckenabschnitte wie die Leunastraße oder die Durchfahrung von Neu-Isenburg nicht realisiert werden. Die Bauarten der für die RTW ange-dachten Züge zeichnen sich besonders durch ihr Bremsvermögen, geringere Achslasten und die Möglichkeit raumsparend trassierte Gleisradien befahren zu können aus und unterscheiden sich hierdurch von den Bauarten der ausgeführten S-Bahn-Baureihen.

Die Fahrzeuge werden als Zug eine maximale Länge von 100 m und eine Zugbreite von 2,65 m haben und damit ca. 750 Fahrgäste befördern können. Da das Fahrzeug erst noch bestellt werden muss, können derzeit keine weitergehenden Details zur Fahrzeugausstattung gemacht werden. Im Übrigen wird auf die geltenden Beförderungsbedingungen des RMV bezogen auf die Mitnahme von Fahrrädern hingewiesen.

Die Umsetzung einer Zweisystem-Bahn ist als das am besten geeignete Verkehrssystem zur Erreichung der verkehrlichen Zwecke auch vor dem Hintergrund der Gesamtkosten ermittelt worden.

Es bestehen derzeit keine Anhaltspunkte dafür, dass die Anzahl der anzuschaffenden Fahrzeuge erhöht werden muss.

## **Fahrtkosten / Ticketpreise**

### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Erfragt wurden des Weiteren die Fahrpreise und die Tarifzugehörigkeit.

### Erwiderung:

Die RTW soll Teil des gesamten öffentlichen Nahverkehrssystems im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) werden und deshalb ganz normal mit dem Verbundtarif nutzbar sein. Die Fahrpreise werden entsprechend der zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme geltenden Preissystematik festgelegt.

### 3.9 Verfahrensfragen

#### **Zeitpunkt der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Es wurde vorgebracht, dass die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zum PfA Nord nicht „frühzeitig“ genug erfolgt sei, da bereits viele Varianten aussortiert worden seien.

##### Erwiderung:

Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung ist in § 25 Abs. 3 HVwVfG geregelt. Demnach soll die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung „frühzeitig“ erfolgen. Der Gesetzgeber hat jedoch keine konkrete Definition des Zeitpunkts zur Durchführung festgelegt, sondern die konkrete Ausgestaltung des Verfahrens dem Vorhabenträger überlassen. Die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung soll dabei gemäß § 25 Abs. 3 Satz 2 HVwVfG lediglich möglichst bereits vor Stellung eines Antrags stattfinden, obwohl dies nicht zwingend nötig ist. Um die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung auch zielführend durchführen zu können, bedarf es einer gewissen Konkretisierung der Planung, um entsprechend den gesetzlichen Vorgaben bereits Angaben über die Ziele des Vorhabens, die Mittel es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens informieren zu können. Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben wurde der Zeitpunkt für die Durchführung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung für den PfA Nord gewählt.

#### **Planfeststellungsunterlagen**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Es wurde gefordert, dass den Planfeststellungsunterlagen ein Verkehrsgutachten, eine volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Rechnung, eine wirtschaftliche Bewertung der Stromkosten zum einen bei 750 V AC und zum anderen bei 15 kV DC, eine Übersicht zu Fahrzeiten, die Eingangsdaten der schalltechnischen Untersuchung sowie eine Untersuchung zu Unfallrisiken bei Fahren auf Sicht beigefügt werden sollen.

##### Erwiderung:

Für die RTW wurden Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) durchgeführt, die zur Zeit weiter aktualisiert werden.

Für den Planfeststellungsabschnitt Nord wurden die erforderlichen schalltechnischen Untersuchungen erstellt, die Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen sind. In den Gutachten ist dargelegt, welche Parameter (u. a. Geschwindigkeit, Zuglängen, Zugzahlen etc.) den Berechnungen zu Grunde gelegt wurden.

Zu der geforderten Betrachtung einer Untersuchung von Unfallrisiken bei Fahren auf Sicht ist drauf hinzuweisen, dass ein Fahren auf Sicht entsprechend der geltenden Regeln der BOStrab aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeiten auf den insoweit maßgeblichen Bereichen zulässig ist. Soweit nach den Vorgaben der BOStrab erforderlich, werden entsprechende zugsicherungs-technische Signalisierungen im BOStrab-Bereich der RTW umgesetzt.

### **Anwendbares Planfeststellungsrecht:**

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

In einer Stellungnahme wurde das Thema des anwendbaren Fachplanungsrechts für die Realisierung der hier vorgesehenen Zwei-Systembahn angesprochen und in Frage gestellt, ob es möglich ist, den Umbau von Eisenbahnanlagen auf der Grundlage des für Straßenbahnen einschlägigen PBefG in Verbindung mit den Regelungen des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetz über Planfeststellungsverfahren mit zu genehmigen. Zur Begründung wurde vorgetragen, dass der Bund für den Regelungsbereich der Eisenbahnen die Gesetzgebungskompetenz habe und daher entsprechende Umbaumaßnahmen nicht über Landesrecht genehmigt werden dürfen.

#### Erwiderung:

Weder bezogen auf die rechtliche Zulässigkeit der Genehmigung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an der Bestandsstrecke im PfA Nord noch hinsichtlich der Planrechtfertigung bestehen seitens des Vorhabenträgers Bedenken. Bei den im PfA Nord zu errichtenden Neubauabschnitten handelt es sich um die Errichtung einer Straßenbahn im Sinne des § 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), für die ein Planfeststellungsverfahren nach §§ 28 ff. PBefG durchzuführen ist. Die Neubauabschnitte werden nach den Regeln der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab) gebaut und betrieben werden; sie sind also auf den Betrieb durch Straßenbahn- bzw. Stadtbahnfahrzeuge angelegt. Die RTW dient im PfA Nord auch der Beförderung im Orts- und Nachbarschaftsbereich im Sinne des § 4 PBefG. Zum Nachbarschaftsbereich gehören nach der Gesetzesbegründung (BT-Drs. 3/255, S. 25) neben den Nachbarorten auch Siedlungen, Arbeitsstätten usw., auch wenn sie nicht mehr zum Nachbarort gehören. Der Begriff schließt auch solche Orte ein, die nicht unmittelbar mit ihrer Gemeindemarkung aneinandergrenzen, aber in einem weiteren Sinne einander benachbart sind. Dies ist bei Orten der Fall, die zwar nicht unmittelbar aneinander angrenzen, die aber einem einheitlichen, eng verflochtenen Wirtschafts- und Verkehrsraum angehören, der nahverkehrsmäßig durch ein enges Liniennetz erschlossen ist oder jedenfalls eine solche Erschließung erfordert, was bezogen auf den hier betroffenen räumlichen Bereich des Ballungsraums Frankfurt Rhein-Main der Fall ist. Dass die RTW im PfA Nord streckenweise bestehende Eisenbahnstrecken mitbenutzt, steht deren Einordnung als Straßenbahn in diesem Streckenbereich nicht entgegen (vgl. hierzu auch die Gesetzesbegründung BT-Drs. 3/255, Seite 25).

Die erforderlichen insgesamt betrachteten kleineren Anpassungen / Änderungen an den bestehenden Eisenbahnstrecken im PfA Nord, also die Änderungen im Bereich des Bahnhofs Bad Homburg sowie für die Ausfädelung aus der Bestandsstrecke 3611 werden als notwendige Folgemaßnahmen gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG) im Rahmen der Planfeststellung der RTW (PfA Nord) mit genehmigt.

Der Hinweis in der Stellungnahme, dass aufgrund der unterschiedlichen Gesetzgebungskompetenzen die Zulassung von notwendigen Folgemaßnahmen an Anlagen, die einer bundesrechtlichen Planfeststellung unterliegen, nicht zulässig sei, ist rechtlich nicht zutreffend. Zum einen ist darauf hinzuweisen, dass es sich auch bei der Planfeststellung auf der Grundlage des PBefG um ein bundesrechtlich geregeltes Planfeststellungsverfahren handelt, das nach den Regelungen über die Vollzugszuständigkeit von Gesetzen im Grundgesetz (Art. 83 und Art. 84 GG) lediglich von Landesbehörden nach dem jeweiligen Landesrecht vollzogen wird (vgl. auch § 1 VwVfG des Bundes), wobei die bundesrechtlichen Regelungen dem Landesrecht als speziellere Regelungen vorgehen. § 100 Nr. 2 VwVfG gestattet es im Übrigen den Ländern, dass für Planfeststellungen, die auf Grund landesrechtlicher Vorschriften durchgeführt werden, die Konzentrationswirkung auch gegenüber nach Bundesrecht notwendigen Entscheidungen gilt.

### **3.10 Sonstiges**

#### **Verlängerung der U2**

##### Zusammenfassung der Stellungnahmen:

Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung für den PfA Nord der RTW wurde ferner darauf hingewiesen, dass eine Verlängerung der U2 bis nach Bad Homburg sehr wichtig sei. Außerdem wurde eine Verlängerung der U2 zum Riedberg vorgeschlagen.

##### Erwiderung:

Die vorgeschlagene Erweiterung der Infrastruktur liegt nicht innerhalb des Planungsraums der RTW und ist nicht vom Vorhabensziel der RTW umfasst. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Planfeststellungsbeschluss zur Verlängerung der U2 bis nach Bad Homburg bereits 2016 vom Regierungspräsidium Darmstadt erlassen wurde. Vorhabenträgerin ist insoweit die Stadt Bad Homburg.